Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 12. rész**

**ESD 938408 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| Bemondó | férfi | 40-45 |
| Rob | férfi | 40-45 |
| Justin | férfi | 35-40 |
| Hildebrand | férfi | 20-25 |
| Férfi 1 | férfi | 35-40 |
| Dario | férfi | 40-45 |
| Josef | férfi | 20-25 |
| Nő 1 | nő | 50-55 |
| Férfi 2 | férfi | 40-45 |
| Férfi 3 | férfi | 45-50 |
| Nő 2 | nő | 25-30 |
| Férfi 4 | férfi | 55-60 |
| Hangos | férfi | 40-45 |
| Mari | nő | 65-70 |
| Nick | férfi | 35-40 |

**Kiejtési Lista:**

Indie 500 indi 500

Indianapolis indianapolisz

Dario Franchitti dárió fránkíti

Tiff tif

Aston Martin aszton martin

Mercedes Benz A45 AMG mercédesz benz a45 éj-em-dzsí

Vicki viki

IndyCar indikár

Monaco monakó

Le Mans löman

Bathgate befgét

Louis Mayor luisz major

wimbledoni vimbledoni

Wembley vembli

BMW M135i bé-em-vé em-135-i

AMG SLS éj-em-dzsí esz-el-esz

Aston Martin V8 Vantage aszton martin vé-8 vántidzs

Bentley Continental V8 bentli kontinentál vé-8

Jaguar XKR jaguár iksz-ká-er

Maserati GranTurismo mazeráti granturizmó

Porsche 911 porse 911

Haldex-rendszer heldeksz-rendszer

flick flik

Lexus IS 300h lekszusz í-es 300-há

Jason dzsészön

David Copperfield dévid kopperfild

Henry Ford henri ford

Detroit ditroit

New York nyú jork

Takuma Sato takuma szátó

CIA szí-áj-é

Ray Harroun réj hárún

Jim Clark dzsim klárk

Lotus lótusz

Honda honda

Chevrolet sevrolé

Hélio Castroneves hélió kásztronevez

Inter-Tech inter-tek

Rob Chapman rob csepmen

Seat Leon Cupra szeát león kupra

Volkswagen folszvágen

Ford Escort Cosworth ford eszkort koszvörf

essex-i eszikszi

Ferdinand Porsche ferdinánd porse

Borg-Warner borg vorner

Ed Carpenter ed kárpenter

Carlos Munoz kárlosz munyoz

Allmendinger olmendinger

Marco Andretti márkó ándretti

Ryan Hunter-Reay rájen hántör-réj

safety car széfti kár

Tony Kanaan toni kánán

Nick nikk

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 00:24 | Narrátor | ***Ötödik sebesség, 12. rész*** |
|  |  |  |
| 00:27 | Jonny | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit! Ma a semmihez sem hasonlítható, hihetetlenül látványos Indy500-ra látogattunk el. |
|  |  |  |
| 00:37 |  | **Közel félmillió érdeklő látogatott ki a legendás indianapolisi versenypályára, hogy végignézze, ahogy 33 versenyző 500 mérföldet tesz meg.** |
|  |  |  |
| 00:47 | Bemondó | És újra az élre tör! |
|  |  |  |
| 00:48 | Jonny | **A háromszoros győztes Dario Franchitti segítségével tekintek be a kulisszák mögé.** |
|  |  |  |
| 00:54 |  | **Részt veszek a világ legnagyobb autós karneválján… és az egyik legjobb helyről nézem végig az eszméletlenül szoros versenyt.** |
|  |  |  |
| 01:03 |  | Érezni a feszültséget. |
|  |  |  |
| 01:05 |  | **Tiff egy Aston Martinnal méri össze a Mercedes legújabb csapott hátúját.** |
|  |  |  |
| 01:12 |  | **Vicki egy több millió fontos labor és irdatlan sebesség mellett mutatja meg, miért olyan fontos, hogy cseréljük a motorolajat.** |
|  |  |  |
| 01:21 | Rob | Még egy bogár is belemászott. |
|  |  |  |
| 01:23 | Jonny | **És egy felhőtlen szórakozást ígérő hibridet is tesztelni fogunk.** |
|  |  |  |
| 01:27 |  | Plato! |
|  |  |  |
| 01:36 |  | **Az Indianapolis 500 az IndyCar sorozat koronaékköve, ami Amerika első számú együléses versenysorozata.** |
|  |  |  |
| 01:47 | Justin | Volt szerencsém Forma-1-es autót vezetni Monacóban, indultam a Le Mans-i 24 órás versenyen, de az Indy 500 mindet felülmúlja. Egyszerűen különleges. |
|  |  |  |
| 01:57 | Jonny | **Mivel 370 km/h-val is száguldhatnak, ez a leggyorsabb, leglátványosabb és legbrutálisabb verseny az egész világon.** |
|  |  |  |
| 02:07 | Bemondó | Pont az élről pördül ki! |
|  |  |  |
| 02:11 | Hildebrand | 350 km/h-val megyünk, szóval, ha bármi baj történik, valószínűleg nem ússzuk meg sértetlenül. |
|  |  |  |
| 02:17 | Férfi 1 | Itt minden hiba végzetes lehet. |
|  |  |  |
| 02:21 | Jonny | **Én is csatlakozok a 400 ezres tömeghez ezen a rekordhalmozó versenyen, és megpróbálom összehasonlítani az általam jól ismert Forma-1-gyel.** |
|  |  |  |
| 02:33 |  | Az egészben az a legjobb, hogy az egyik legsikeresebb versenyző nem is ezen a vidéken született. Hanem 6500 kilométerrel arrébb, a skóciai Bathgate-ben. |
|  |  |  |
| 02:46 |  | **Dario Franchitti, aki korábban Tiffel is körözött, már háromszor haladt át elsőként a célvonalon.** |
|  |  |  |
| 02:54 | Bemondó | Dario Franchitti harmadik győzelmét aratja Indianapolisban! |
|  |  |  |
| 03:01 | Jonny | **De itt nincsen pezsgő. A győztesek tejet isznak, amivel a ’30-as években többször is diadalmaskodó Louis Mayor hagyománya előtt tisztelegnek. Ezen a hétvégén Dario a rekordot jelentő negyedik tejivására hajt.** |
|  |  |  |
| 03:17 |  | Egész jó vagy ebben az IndyCar dologban, ugye? |
|  |  |  |
| 03:20 | Dario | Voltak jó pillanataim, amikre nagyon büszke vagyok. Többet értem el, mint valaha hittem volna. |
|  |  |  |
| 03:26 | Jonny | Szereted a tej ízét? |
|  |  |  |
| 03:28 | Dario | Persze. Viszont a fejünkre öntéstől mindenkit óva intenék. A tűző napon egy óra alatt megromolhat. |
|  |  |  |
| 03:35 | Jonny | Büdös lehetett. |
|  |  |  |
| 03:36 | Dario | Nem volt jó. |
|  |  |  |
| 03:38 | Jonny | Háromszor már nyertél, éhes vagy még a sikerre? |
|  |  |  |
| 03:40 | Dario | Ez egyike azon kevés dolognak, amihez biztosan értek. Minél többet csinálod, annál többet jelent számodra. Egészen elképesztő. |
|  |  |  |
| 03:49 | Jonny | **Elképzelni is nehéz, hogy besétálhassunk a regnáló Forma-1-es világbajnok bokszába. Az IndyCar viszont a hozzáférhetőségről szól, ezért juthattunk be a szentélybe.** |
|  |  |  |
| 04:00 |  | Az indianapolisi versenypályát szokták téglakertnek is nevezni, mert az 1909-es megnyitása után nem sokkal 2,3 millió téglával burkolták le. |
|  |  |  |
| 04:11 |  | 1936-ra a téglákat aszfalttal fedték le, de egy csíkot meghagytak belőle a rajt-célvonalnál, hogy kifejezzék hódolatukat. |
|  |  |  |
| 04:22 |  | **Bámulatos az indianapolisi létesítmény mérete. A pálya korlátain belül egy golfpálya található, és a belső tér elég nagy, hogy háromszor elférjen rajta a wimbledoni teniszkomplexum és még hat Wembley-stadion is! Elképesztő!** |
|  |  |  |
| 04:40 |  | **A verseny hosszára sem lehet panasz, hiszen a csapatok már hetekkel a start előtt megérkeznek, hogy teszteljék az autókat és megpróbáljanak kvalifikálni a versenyre.** |
|  |  |  |
| 04:50 | Josef | Régóta itt vagyunk már, ez egy háromhetes folyamat. Egy hétig költözünk, aztán jönnek az edzések és a kvalifikáció, néhány szabadnap, gyakorlás és végül a verseny. |
|  |  |  |
| 05:03 | Jonny | **A csapatok az utolsó szabadedzésen vesznek most részt, hiszen már csak 48 óra van hátra a versenyig. Ez az utolsó lehetőségük, hogy jól állítsák be az autókat.** |
|  |  |  |
| 05:13 |  | A torkomban dobog a szívem. Izgulok. |
|  |  |  |
| 05:18 |  | Ha belegondolok, milyen régóta, már több mint száz éve versenyeznek itt, ugyanazon a versenypályán… |
|  |  |  |
| 05:25 |  | **Az IndyCar sorozat 16 versenyéből hatot rendeznek ovális pályán, és ezek sokkal nagyobb ügyességet igényelnek, mint elsőre gondolnánk.** |
|  |  |  |
| 05:33 |  | Az ovális pálya lényegében négy balkanyarból áll, igaz? |
|  |  |  |
| 05:38 | Dario | Amikor még nem versenyeztem ovális pályán én is ugyanezt gondoltam. Mégis milyen nehéz lehet négyszer balra kanyarodni? A tévéközvetítéseken sok-sok apró mozdulatot látni. |
|  |  |  |
| 05:48 |  | Mivel már sokat vezettem, tudom, hogy minden egyes mozdulattal az autó mozgására reagálnak. Képzeld csak el! Az ovális versenyzés olyan, mintha két felhőkarcoló között sétálnánk fent a magasban, miközben egy farúddal próbálunk egyensúlyozni. |
|  |  |  |
| 06:04 |  | És piszkosul nehéz! Talán ez a legnehezebb versenyünk egész évben. |
|  |  |  |
| 06:11 | Jonny | **Dario egy héttel ezelőtti, csalódást keltő kvalifikációja miatt csak a hatodik sorból rajtolhat. Az utolsó szabadedzés létfontosságú ahhoz, hogy a lehető legtöbbet tudják kisajtolni az autóból.** |
|  |  |  |
| 06:25 |  | Azt olvastam, hogy a szabadedzésen és az időmérőn teljes gázzal is végigmehettek, igaz ez? |
|  |  |  |
| 06:32 | Dario | Igen, a cél az lenne, hogy a versenyen is padlógázzal menjünk, mert ha ez teljesül, akkor van esélyünk előzésekre. |
|  |  |  |
| 06:40 |  | Nem egyszerű, mert a nagy sebesség miatt az autó hátulja egy idő után csúszkálni kezd, amit folyamatosan korrigálni kell. |
|  |  |  |
| 06:48 | Jonny | **Lehet, hogy működtek a csapat által edzés közben eszközölt javítások. Dario folyamatosan tapad a mezőny első felére. A 2,5 mérföldes kört kicsivel 40 másodpercen kívül futja, vagyis átlagosan 362 km/h-val száguld.** |
|  |  |  |
| 07:06 |  | Elégedett vagy? |
|  |  |  |
| 07:08 |  | Egy darabig vezettél is. |
|  |  |  |
| 07:09 | Dario | Nem volt több sebesség. Valahol ott hátul kimaxoltam a fordulatszámot. Ez jó jel. |
|  |  |  |
| 07:16 | Jonny | **Alig várom, hogy láthassam Dario versenyét. De mivel Amerikában vagyunk, nem maradhat el a hihetetlen körítés sem. Partik, felvonulások és a rajongók kedvence, az izgalmas kerékcsere is a hétvége szerves részét képezik. A boxutca büszkesége forog kockán.** |
|  |  |  |
| 07:35 |  | **És bemutatunk egy csapott hátút, ami még a szuperautóknál is gyorsabb.** |
|  |  |  |
| 07:39 |  | **Vicki pedig tesz róla, hogy sose felejtsenek el olajat cserélni.** |
|  |  |  |
| 07:43 | Vicki | Fenomenális a különbség. |
|  |  |  |
| 07:46 | Narrátor | **Melyik országban tartottak először szervezett autóversenyt?** |
|  |  |  |
| 07:53 |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 09:01 | Narrátor | **Az első szervezett autóversenyt Franciaországban tartották.** |
|  |  |  |
| 09:23 | Tiff | **Ez minden idők legerősebb négyhengeres motorja.** |
|  |  |  |
| 09:30 |  | **Az AMG, a Mercedes teljesítményért felelős osztályának műve.** |
|  |  |  |
| 09:36 |  | **Ez az első négydugattyús motor, amit valaha készítettek.** |
|  |  |  |
| 09:41 |  | Ez a csapott hátú Mercedes Benz A45 AMG lett a szerencsés kiválasztott, és nem csak a motor miatt gondoljuk, hogy ez még akár különleges is lehet. |
|  |  |  |
| 09:56 |  | **Kezdjük ott, hogy ez az AMG első csapott hátúja, és kétliteres motorja nagyobb energiát biztosít, mint bármelyik riválisé.** |
|  |  |  |
| 10:06 |  | Igaz, hogy 38 ezer fontba kerül, ami majdnem egy tízessel drágább fő ellenfelénél, a BMW M135i-nél, viszont 130 ezer fonttal olcsóbb az AMG SLS zászlóshajójánál. |
|  |  |  |
| 10:23 |  | Minden attól függ, felér-e a várakozásokhoz. Vagy egy túlárazott csapott hátúról, vagy az év AMG ajánlatáról van szó. |
|  |  |  |
| 10:42 |  | **Az A45-ös az 55 ezer fontos SLK AMG-től kölcsönözte a kipufogóját. Összkerékhajtású.** |
|  |  |  |
| 10:50 |  | **A motort egyetlen ember építette kézzel. A hűtőrendszer, beleértve a sárvédőívben elrejtett radiátort, az SLS-től merített ihletet.** |
|  |  |  |
| 11:00 |  | **Még a váltó is az SLS-ből van!** |
|  |  |  |
| 11:07 |  | **Vajon hogy teljesít a kétliteres turbótöltős motor?** |
|  |  |  |
| 11:12 |  | Biztosan azt hiszik, hogy most is legalább akkora a késlekedés, mint a régi szép időkben, és egy bizonyos fordulatszám után úgy megugrik az autó, hogy csak na! De ez nem olyan, inkább progresszívnek mondanám. 4000-es fordulatszám alatt nem nagyon érezni az erőt. |
|  |  |  |
| 11:29 |  | De aztán fokozatosan egyre erősebb lesz, és ötezernél már bivalyerős. |
|  |  |  |
| 11:41 |  | **Az A45-ös hihetetlen sebességet ígér, ezért gyorsan össze is mértem az Aston Martin V8 Vantage-dzsal.** |
|  |  |  |
| 11:51 |  | Egy új Vantage 68 ezerbe kerül. Mennyire jó lenne már, ha ez gyorsabb lenne? |
|  |  |  |
| 11:58 |  | **Ha minden igaz, a rajtrásegítő-rendszernek hála gyorsan kellene rajtolnom.** |
|  |  |  |
| 12:05 |  | Egy pillanat. Nyomom a féket, kézi váltóra állítom, sebességbe rakom az autót, megnyomom a sportmód gombot, felhúzom a két váltókart… |
|  |  |  |
| 12:20 |  | Bejött a versenyrajt megerősítő képernyő, minden jó. Indulhatunk! |
|  |  |  |
| 12:27 |  | Nagyon pörög. |
|  |  |  |
| 12:40 |  | 145-tel mentem a végén. |
|  |  |  |
| 12:47 |  | **Nem az Astont akarom cikizni, csak ők voltak legelöl a telefonkönyvben. Az A45-ös elvileg veri a Bentley Continental V8-at, a Jaguar XKR-t, a Maserati GranTurismót és a Porsche 911-est is.** |
|  |  |  |
| 13:01 |  | De térjünk rá a legvitatottabb részre! Összkerékhajtású váltója Haldex-rendszert használ, ami az erő nagy részét az első kerekekbe küldi, és csak akkor küld belőle hátra, ha veszít a tapadásából. |
|  |  |  |
| 13:17 |  | Egy AMG-től izgalmakat vár el az ember. |
|  |  |  |
| 13:21 |  | De ezzel rossz lóra teszünk, mert hiába összkerékhajtású papíron, a valóságban elsőkerék-meghajtásról beszélhetünk. |
|  |  |  |
| 13:31 |  | Szóval azt kapjuk, amit vártunk: rengeteg és még annál is több alulkormányzottságot. |
|  |  |  |
| 13:40 |  | **Az összkerékhajtású rendszer csak az erő 50%-át továbbítja a hátsó kerekekbe, de kanyarbevételkor ennél több kell, ha azt szeretnénk, hogy kiegyensúlyozott legyen az autó.** |
|  |  |  |
| 13:54 |  | Persze a jó öreg skandináv flickhez bármikor folyamodhatunk. |
|  |  |  |
| 14:05 |  | Őszintén szólva nem érzem, hogy túl sokat adott volna a Mercedes A-osztályhoz, hogy összkerékhajtású lett. Jó, a gyorsulásnál más a helyzet, de ami a kanyarbevételt és a kezelhetőséget illeti, szinte fel se tűnik a változás. |
|  |  |  |
| 14:26 |  | De térjünk vissza a fő kérdéshez! Egy túlárazott csapott hátúról, vagy az év AMG autójáról van szó? |
|  |  |  |
| 14:36 |  | Sajnálom, AMG. |
|  |  |  |
| 14:42 |  | Az a baj, hogy nem hagy elég mozgásteret a sofőrnek. Persze, gyors, de vannak azért csapott hátúak, amik sokkal nagyobb szórakozást nyújtanak jóval alacsonyabb áron. |
|  |  |  |
| 14:58 |  | **Most pedig látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára!** |
|  |  |  |
| 15:02 |  | Ma a Lexus IS 300h-t tesztelte a csapat. |
|  |  |  |
| 15:08 |  | **Ez a vadonatúj hibrid kombi a BMW 3-as sorozatának riválisa, az ára pedig 30 és 38 ezer font között mozog. Elektromos, benzines motorja 220 lóerős, de fogyasztása és szén-dioxid kibocsátása modellenként eltérő lehet.** |
|  |  |  |
| 15:25 |  | **Mi a legjobb, Premier verziót teszteljük.** |
|  |  |  |
| 15:30 |  | Íme, a Lexus IS 300h! |
|  |  |  |
| 15:33 | Jonny | Bizony, a hátulján is az áll. |
|  |  |  |
| 15:35 | Vicki | Kétségkívül pofás kis autóval van dolgunk. |
|  |  |  |
| 15:38 | Jason | A hátsó lámpa nem az igazi, nem? Nektek tetszik, ahogy elnyúlik? |
|  |  |  |
| 15:43 | Jonny | Nekem tetszik, főleg az autó elejének dizájnja jön be. |
|  |  |  |
| 15:47 |  | Nézzétek, milyen összetett ez a hűtőrács! |
|  |  |  |
| 15:50 |  | Szokatlan megoldások jellemzik az autót. Mintha egy kísérleti példány lenne. |
|  |  |  |
| 15:55 | Tiff | Ülj be, Jason, az majd felvidít! Ülj a volán mögé! Igazán minőségi. |
|  |  |  |
| 16:00 | Jason | Biztos gyönyörű, de a külseje… |
|  |  |  |
| 16:03 | Jonny | Nem jön be. |
|  |  |  |
| 16:04 | Jason | Nem igazán. |
|  |  |  |
| 16:06 | Vicki | Jasont és Tiffet nagyon felizgatta az egér. |
|  |  |  |
| 16:10 | Tiff | Ezt figyeld, Jason! Ugye, milyen jó? Ez tetszeni fog. |
|  |  |  |
| 16:15 | Jonny | Nézzétek, milyen szépek a metálos színek! |
|  |  |  |
| 16:19 | Jason | Érezni rajta a luxust, és egészen kifinomult. Belülről nagyon szép. |
|  |  |  |
| 16:25 | Tiff | És végre egy normális óra! |
|  |  |  |
| 16:28 | Jonny | Nagyon jó. Szép a dizájn. |
|  |  |  |
| 16:32 | Jason | Az igazat megvallva gyönyörűen összerakták. |
|  |  |  |
| 16:35 |  | A BMW-hez képest sokkal stílusosabb az utastere, nem? A 3-as sorozat kicsit unalmas. |
|  |  |  |
| 16:44 | Vicki | A Lexus bátorkodott azt mondani, hogy ez az autó kategóriájában a legszórakoztatóbb és a legjobban kezelhető. |
|  |  |  |
| 16:51 | Jonny | Mi van? |
|  |  |  |
| 16:52 | Tiff | Ezt állítják. |
|  |  |  |
| 16:53 | Jason | Azt akarják bemesélni, hogy ez lepipálja mondjuk, nem is tudom… |
|  |  |  |
| 17:01 | Tiff | Az Audit. |
|  |  |  |
| 17:02 | Jonny | A Mercedes C-osztályt. |
|  |  |  |
| 17:04 | Jason | Elég bátor. |
|  |  |  |
| 17:06 | Jonny | Csak marketingduma. |
|  |  |  |
| 17:10 |  | Plato! |
|  |  |  |
| 17:12 | Jason | Egy kicsit alulkormányzott, de… |
|  |  |  |
| 17:15 | Jonny | Sokkal finomabb, mint gondoltam. |
|  |  |  |
| 17:17 | Jason | Nagyon precíz a kormányzás. |
|  |  |  |
| 17:19 | Jonny | Tényleg? |
|  |  |  |
| 17:20 | Jason | Jó érzés vezetni. |
|  |  |  |
| 17:21 | Tiff | Most jön a trükkös rész. Bal, jobb, jobb. Nem mondom, egész jól bírja. |
|  |  |  |
| 17:26 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 17:28 | Tiff | **A Lexus hosszabb idő alatt gyorsul százra, mint a BMW 320d.** |
|  |  |  |
| 17:35 |  | **És a végsebessége is alacsonyabb.** |
|  |  |  |
| 17:38 |  | **Ráadásul a hibridegység ellenére sem olyan környezetbarát, mint a BMW dinamikus dízelcsomagja.** |
|  |  |  |
| 17:47 |  | **Az IS 300h-ba fokozatmentes sebességváltót szereltek, ami állandó fordulatszámon tartja az autót gyorsulás közben. Ez általában egy állandó, nyivákoló hangot jelent, de a Lexusnál kitaláltak egy trükköt, hogy hihetővé tegyék a váltások hangját.** |
|  |  |  |
| 18:04 | Jason | Hallottátok ezt? Sebességet váltott. |
|  |  |  |
| 18:09 |  | Füleljetek! |
|  |  |  |
| 18:11 |  | De a fordulatszám nem esett vissza. |
|  |  |  |
| 18:17 | Jonny | Tudjátok, miért van ez? |
|  |  |  |
| 18:19 | Tiff | Be akarnak minket csapni. Úgy halljuk, mintha felpörögne, pedig nem. |
|  |  |  |
| 18:22 | Jonny | De tudjátok, miért? Átvernek. Csak úgy csinálnak, mintha. |
|  |  |  |
| 18:30 |  | Nagyon okos megoldás. |
|  |  |  |
| 18:31 | Tiff | Tényleg csalóka. |
|  |  |  |
| 18:34 | Jonny | A Lexus kicsit olyan, mint David Copperfield, az illúziók mestere. A hangszórókon keresztül küldenek kamu motorhangot az utastérbe. |
|  |  |  |
| 18:46 | Jason | Hallottátok? |
|  |  |  |
| 18:48 |  | Bevallom, okos megoldás, és jól palástolja a fokozatmentes sebességváltó hangtalanságát. |
|  |  |  |
| 19:00 | Jonny | Van olyan jó, mint egy BMW vagy egy Mercedes? |
|  |  |  |
| 19:03 | Jason | A kijelentéssel nem értek egyet, de attól még jó autó. |
|  |  |  |
| 19:08 | Tiff | Jól kezelhető volt a Lexus. Nem volt annyira sportos, mint egy BMW vagy egy Audi, de nem is volt olyan rossz, mint gondoltuk volna. |
|  |  |  |
| 19:19 | Vicki | A statisztikái nem valami lenyűgözők, ezért nem adhatok több pontot hatnál. |
|  |  |  |
| 19:26 | Jason | A külsejét leszámítva nekem tetszett, adok is rá hét és fél pontot. |
|  |  |  |
| 19:30 | Jonny | Hét és fél pontot kap tőlem. Szép munka, Lexus. Próbálják ki, mielőtt 3-as BMW-t vennének! |
|  |  |  |
| 19:36 | Tiff | Ha hibridet szeretnének, a Lexus a legjobb választás, de 7 pontnál így sem érdemel többet. |
|  |  |  |
| 19:44 |  | **A Lexus IS 300h tehát 28 pontot ért el a lehetséges 40-ből.** |
|  |  |  |
| 19:51 | Jonny | **A folytatásban belevetem magam a világ legnagyobb autós karneváljának sűrűjébe, és minden idők legszorosabb Indy500-as versenyét is végignézem.** |
|  |  |  |
| 20:00 | Bemondó | Most jön a befutó! |
|  |  |  |
| 20:01 | Jonny | **Vickitől pedig megtudhatják, hogy miért nem ildomos elfelejteni az olajcserét.** |
|  |  |  |
| 20:07 | Narrátor | **Melyik városban nyitotta meg autógyárát Henry Ford 1899-ben?** |
|  |  |  |
| 20:14 |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 21:01 | Narrátor | **Henry Ford az egyesült államokbeli Detroit-ban nyitotta meg autógyárát 1899-ben.** |
|  |  |  |
| 21:10 | Jonny | Üdvözlöm nézőinket az Indy500-ról! Ez nem egy egyszerű, történelmi autósport esemény, hiszen itt a versenyhétvége idejére egész Indianapolist ellepik az autózás szerelmesei. |
|  |  |  |
| 21:27 |  | **Az Indy500 lényege nem csak a pályán, hanem azon kívül is keresendő.** |
|  |  |  |
| 21:32 | Nő 1 | Imádom az Indy500-at! |
|  |  |  |
| 21:34 | Jonny | **A versenyt megelőző napon 300 ezer társammal együtt az Indianapolis belvárosában tartott felvonulásra látogattam el. Csak New York hálaadási karneválja nagyobb ennél.** |
|  |  |  |
| 21:46 | Férfi 2 | Ez egy nemzetközi esemény. |
|  |  |  |
| 21:48 | Férfi 3 | Mindenki visszajön, mert újra át akarja ezt élni. |
|  |  |  |
| 21:52 | Jonny | **Mind a 33 versenyző tiszteletbeli porondmesterként vonul fel hagyományosnak számító hármas sorokba rendezve, ahogy a rajtnál is tenni fogják.** |
|  |  |  |
| 22:03 |  | Most jön a hatos sor, Dario Franchitti sora. Ott is van Takuma Sato, volt Forma-1-es pilóta mellett! |
|  |  |  |
| 22:15 |  | Mintha egy Rendőrakadémia filmbe csöppentem volna. |
|  |  |  |
| 22:22 |  | **A pálya közelében lévő táborhelyek zsúfolásig teltek, és igazi ünnepként élik meg a hétvégét. Rengetegen jöttek el, van, aki napokig vezetett.** |
|  |  |  |
| 22:33 |  | Több ezer és ezer ilyet láthatunk. Lakókocsik, ameddig csak a szem ellát. Vannak itt csendes, szerény emberek és kiabáló részegek is. |
|  |  |  |
| 22:48 |  | Ez az év legfontosabb hétvégéje? |
|  |  |  |
| 22:50 | Nő 2 | Igen, ez a mi karácsonyunk. |
|  |  |  |
| 22:51 | Jonny | Tényleg? |
|  |  |  |
| 22:52 | Nő 2 | Persze! |
|  |  |  |
| 22:53 | Jonny | Ilyet nem láthatok otthon. |
|  |  |  |
| 22:56 | Férfi 4 | Látja a rendszámot? |
|  |  |  |
| 22:57 | Jonny | CIA, nem semmi. |
|  |  |  |
| 23:00 | Férfi 4 | Már visszavonultam, de biztonságban van. |
|  |  |  |
| 23:03 | Jonny | **A verseny egyik vonzóereje a történelme. Az első Indy500-at 1911-ben Ray Harroun nyerte. Több mint hat és fél órába telt, mire áthaladt a célvonalon, és az autóját az Indy múzeuma őrzi. Engem legjobban Jim Clark győztes Lotusa nyűgöz le.** |
|  |  |  |
| 23:21 | Hangos | Clark az élre tör! |
|  |  |  |
| 23:23 | Jonny | **Ez emlékeztet rá, hogy a Forma-1-es csapatok régebben egyhónapos szünetet tartottak, hogy részt vehessenek a tekintélyes Indy500-on.** |
|  |  |  |
| 23:34 |  | **Noha külsőre a mai Indy autók is hasonlítanak Forma-1-es testvéreikre, valójában nagyon is különbözőek.** |
|  |  |  |
| 23:40 |  | Nagyobbak a Forma-1-es autóknál, kicsit hosszabbak és nehezebbek is. Minden autónak ugyanolyan a kasztnija, és mindegyiket vagy Honda vagy Chevrolet motor hajtja, egy 2,2 literes V6-os turbómotor. |
|  |  |  |
| 23:54 |  | De a legjobb az, hogy hosszú távra építették, mert ez bizony nem egy rövid verseny. 500 mérföldet vezetnek, szóval a motornak és a többi alkatrésznek is strapabírónak kell lennie. Jó ilyen közel lenni. |
|  |  |  |
| 24:09 |  | **A Forma-1-es csapatokkal ellentétben az Indy csapatok nem tervezhetnek saját aerodinamikai módosításokat, szóval az autók nagyjából egy kaptafára készülnek.** |
|  |  |  |
| 24:18 |  | Az Indy autók egyik jellegzetessége ez a különös aerodinamikai szárny, ami olyan, mintha egy ’50-es évekbeli Cadillacről kapták volna le. Azért használják ezt az IndyCarban, mert így akkor sem történik tragédia, ha egy autó belecsúszik a másik hátuljába. |
|  |  |  |
| 24:37 |  | Az autó ilyenkor felemelkedne, de a szárny ezt megakadályozza, mint egy hátsó lökhárító. |
|  |  |  |
| 24:43 |  | **Mivel az autók ennyire egyformák, egy jó szerelőcsapat kulcsfontosságú a győzelem megszerzéséhez. Dario Franchitti csapata az egyik legjobb a bokszutcában.** |
|  |  |  |
| 24:54 |  | A Forma-1-ben nagy taktikai harc zajlik, hogy ki tudja a leggyorsabban behívni a pilótáját és visszajuttatni a pályára, de az Indy500-on ezt egy lépéssel tovább is vitték. Hivatalos versenyt tartanak a futam előtt. |
|  |  |  |
| 25:10 |  | **A csapatok nagyon komolyan veszik a híres bokszutca kihívást.** |
|  |  |  |
| 25:17 |  | **A győztes 50 ezer dollár jutalomban részesül, és még a tévé is élőben közvetíti.** |
|  |  |  |
| 25:23 |  | Ez aztán gyors! |
|  |  |  |
| 25:27 |  | **Az IndyCar szabályai szerint egyszerre maximum hatan dolgozhatnak egy autón. A Forma-1-gyel ellentétben az autókat etanol hajtja, és a csapatok bármikor tankolhatnak.** |
|  |  |  |
| 25:37 |  | A sárga bójáknál állítják meg a stoppert. |
|  |  |  |
| 25:41 |  | **Minden csapat hét szett gumit használ el, szóval igyekezniük kell a szerelőknek. Ők jelenthetik a győzelem és a vereség közti különbséget, így ők is sztárokká avanzsálhatnak.** |
|  |  |  |
| 25:52 |  | A közönség! Imádják! |
|  |  |  |
| 25:55 |  | Az eddigi leggyorsabb csapat éppenséggel Dario Franchittié. 13,393-as idővel. |
|  |  |  |
| 26:08 |  | Gyerünk, Dario! |
|  |  |  |
| 26:10 |  | **Kieséses lebonyolításban versenyeznek, és Dario csapata mindent megtesz a győzelemért.** |
|  |  |  |
| 26:17 |  | Igen! Szép volt! Szerintem nyert, ez volt az elődöntő. |
|  |  |  |
| 26:23 |  | **Dario a brazil Hélio Castronevesszel csap össze a döntőben.** |
|  |  |  |
| 26:29 |  | **Mindketten három-három Indy500-at nyertek, és ezzel ők minden idők legsikeresebb külföldi pilótái. Igazi presztízscsata.** |
|  |  |  |
| 26:39 |  | Kezdődik a döntő. |
|  |  |  |
| 26:41 | Bemondó | Dario gurul be elsőként. |
|  |  |  |
| 26:48 |  | Castroneves hamarabb indul és nyerni tud! |
|  |  |  |
| 26:54 | Jonny | Szerintem épphogy lemaradt. Nagyon szoros volt. |
|  |  |  |
| 26:58 |  | **Castroneves egy hajszállal nyer végül.** |
|  |  |  |
| 27:07 | Vicki | **Beszéljünk az olajról! Ez az autónk egyik legfontosabb része, de ezt a legkönnyebb elhanyagolni is.** |
|  |  |  |
| 27:15 |  | Az olaj három igencsak fontos szerepet tölt be a motorunk egészségében. |
|  |  |  |
| 27:20 |  | Beolajozza az alkatrészeket, hogy ne kopjanak el, felfogja a mikroszkopikus törmelékeket, hogy ne okozhassanak kárt, és hűti a motort, ami így nem hevíti túl az alkatrészeket. |
|  |  |  |
| 27:34 |  | **Az utakat járó autók felében nincsen elég olaj, de nemcsak az olaj mennyisége, hanem a kora és a minősége is kiemelt fontosságú.** |
|  |  |  |
| 27:43 |  | Az idő múlásával az olaj veszít hatékonyságából. Ha túl sokáig nem cseréljük, komoly károkat okozhat a motorban. |
|  |  |  |
| 27:53 |  | **Ez a gyors Golf R32 16 ezer km-t futott, úgyhogy éppen itt az ideje egy újabb olajcserének. Az Inter-Tech csúcskategóriás laboratóriumát látogatom meg egy olajmintával a zsebemben.** |
|  |  |  |
| 28:05 |  | **Mivel itt molekuláris szinten elemzik a mintákat, most kiderül, pontosan mi történik az olajjal az idő múlásával. Azt is kiderítem, lassul-e az autónk az öregebb olajtól.** |
|  |  |  |
| 28:17 |  | **De előbb Rob Chapman laborvezetővel elemezzük a mintát.** |
|  |  |  |
| 28:23 |  | Rob! Hoztam egy teljesen új olajmintát és egy 16 ezer km utánit. Elég a színét nézni, hogy lássuk, milyen óriási a különbség. |
|  |  |  |
| 28:31 | Rob | Ez az olaj oxidációjának, valamint a motor belsejében történő lerakódásoknak tudható be. |
|  |  |  |
| 28:38 | Vicki | Mi történne, ha 80 vagy teszem azt 160 ezer kilométeren át ugyanaz az olaj lenne a motorban? |
|  |  |  |
| 28:44 | Rob | Valószínűleg az apró törmelék lerakódna a rendszerben, és kisebb hibákat okozna, ami a motor meghibásodásához vezetne. |
|  |  |  |
| 28:52 | Vicki | Bumm! |
|  |  |  |
| 28:55 |  | **Amellett, hogy elsötétedik, idővel az olaj viszkozitása is csökken, vagyis nem lesz olyan hatékony kenőanyag. Első tesztünkön egy 100 fokosra hevített üveg hajszálcsövön folyatjuk át a mintát, és minél gyorsabban halad, annál alacsonyabb a viszkozitása.** |
|  |  |  |
| 29:10 | Rob | A viszkozitás teszten 12 négyzetmilliméter/másodperces értéket kaptunk szemben a tiszta olaj 14,2-es értékével. Ez nagyjából 15%-os visszaesés. |
|  |  |  |
| 29:22 | Vicki | **Vagyis az olaj 15%-kal kisebb hatékonysággal munkálkodik a motorban, amitől az jobban elhasználódik. A csökkenés másik okozója az égéstérbe szivárgó üzemanyag, ami szennyezi az olajat. A tesztelt olaj 2,5%-a benzin!** |
|  |  |  |
| 29:40 |  | **Erős szennyeződés is tapasztalható. Ahogy az idő telik, mikroszkopikus fémdarabok törnek le a motorról és kötnek ki az olajban.** |
|  |  |  |
| 29:50 |  | **Hogy kiderítse, mit tartalmaz a mintánk, Rob induktív csatolású plazma atomemissziós spektrometriát fog alkalmazni, vagyis 10 ezer fokra hevíti az olajat, hogy az atomjaira bomoljon.** |
|  |  |  |
| 30:03 |  | Benézhetek? Látni, ahogy felrobban? |
|  |  |  |
| 30:06 | Rob | Nem. |
|  |  |  |
| 30:08 | Vicki | **A fény színéből tudjuk, hogy melyik elemek vannak jelen.** |
|  |  |  |
| 30:12 | Rob | Az elemzés alapján 54 milliomod réz van az olajban. |
|  |  |  |
| 30:16 | Vicki | Milliomod? |
|  |  |  |
| 30:18 | Rob | És van egy kevés vas is, 22 milliomod. Ezt a két elemet tiszta olajban nem találjuk meg, az elhasználódás miatt kerültek bele. |
|  |  |  |
| 30:28 | Vicki | **A törmelékek mindössze egy milliliter század részét teszik ki, mégis nem kívánatos hőt és kopást okozhatnak. Elektronmikroszkóp segítségével derítünk fényt a nagyobb, károsabb részecskékre.** |
|  |  |  |
| 30:40 | Rob | Kerülhet fém az olajba, vagy némi rozsda, és néha akár még apróbb bogarak is. |
|  |  |  |
| 30:47 | Vicki | Tényleg! |
|  |  |  |
| 30:49 | Rob | Nézzük csak! |
|  |  |  |
| 30:50 | Vicki | Ez hihetetlen! |
|  |  |  |
| 30:53 |  | **Az olajmintám jól példázza, mi minden lehet az olajban, mielőtt lecserélnénk. Most pedig kiderítem, vajon csökkent-e emiatt a Golf teljesítménye! Először nézzük a vizsgált olajjal!** |
|  |  |  |
| 31:05 |  | Megnézem, milyen hamar gyorsul százhatvanra a régi olajjal, illetve az újjal, hogy megtudjam, van-e különbség. |
|  |  |  |
| 31:12 |  | **A telemetriaadatok lesznek segítségemre.** |
|  |  |  |
| 31:16 |  | Indulás! |
|  |  |  |
| 31:19 |  | Erős kis gép. 65 kettesben, jön a hármas, tövig nyomom a gázt. 130, még mindig hármasban. Négyes, már 145. |
|  |  |  |
| 31:31 |  | 6000-es fordulatnál 160. |
|  |  |  |
| 31:36 |  | 17,9 másodperc. |
|  |  |  |
| 31:40 |  | **Két további próbálkozás után 17,86 másodperces átlagot állítok fel. Ideje olajat cserélni, és aztán újra nekifutni!** |
|  |  |  |
| 31:54 |  | Oké, lássuk! |
|  |  |  |
| 31:56 |  | Most a kettes. |
|  |  |  |
| 31:59 |  | Már százzal megyek, de nem érzem gyorsabbnak. |
|  |  |  |
| 32:04 |  | A volán mögül legalábbis. Aztán majd meglátjuk, mit mondanak a számok. |
|  |  |  |
| 32:16 |  | Azta! 17,3. Gyorsabb, nem is kevéssel. |
|  |  |  |
| 32:23 |  | **És nem csak véletlen volt, kétszer is megismételtem a tesztet, és 17,13-as átlageredményt kaptam. Több mint fél másodperccel gyorsabb a régi olajnál.** |
|  |  |  |
| 32:35 |  | Ez nagyon meglepett. |
|  |  |  |
| 32:39 |  | **Az olaj alacsony viszkozitása, a mikroszkopikus fémtörmelék és persze az a kicsi bogár mind-mind csökkentették az autó teljesítményét, és ez később csak rosszabb lett volna.** |
|  |  |  |
| 32:51 |  | **Ennél olcsóbb módja nincs az autónk felgyorsításának. Legközelebb, ha úgy gondolja, még pár kilométert kihajt az autóból, mielőtt elvinné olajcserére, emlékezzen rá, milyen hatással lehet a használt olaj autójára!** |
|  |  |  |
| 33:10 | Jason | **Következzenek az olcsó alternatívák! Ha tetszett önnek a Tiff által pocskondiázott Mercedes A45 AMG, de nincsen rá 38 ezer fontja, most szerencséje van.** |
|  |  |  |
| 33:24 |  | Kiváló teljesítmény, durva kezelhetőség és még a gyerekek is elférnek benne. Ezek a Mercedes A45 AMG legjobb pénztárcabarát alternatívái. De majd’ 40 ezer font helyett ezek már 1500-tól elvihetőek. |
|  |  |  |
| 33:39 |  | **Legolcsóbb választásom a Seat Leon Cupra, ami megfizethető áron kínál komoly sebességet.** |
|  |  |  |
| 33:50 |  | Ez a köpcös kis járgány 1,8-as, 180 lóerős, turbótöltős motorral társul, de további 500 fontért akár egy Cupra R-et is vehetnek, ami már 225 lóerős. |
|  |  |  |
| 34:05 |  | Ugyanilyen motor van az első generációs Audi TT-ben és a negyedik generációs Golf GTI-ben is, és pont ilyen erős motort várnánk egy német cégtől. |
|  |  |  |
| 34:19 |  | **A Seat megbízható Volkswagen alkatrészekből építkezik, de közel sem tökéletes.** |
|  |  |  |
| 34:26 |  | A vezérműszíj hajlamos elszakadni, és tönkrevágni a motort mindössze 27 ezer km után. A szakértők azt ajánlják, hogy négyévente, de legkésőbb 80 ezer km-nél cseréljük őket. Nézzék meg, megtörtént-e, vagy tegyenek félre 350 fontot! |
|  |  |  |
| 34:41 |  | **Ellenőrizzék, hogy könnyedén mozog-e a kuplung, mert a pedált a főhengerrel összekötő vezeték elszakadhat. Hiába kerül csak 45 fontba, a kicserélése 4 órába telik.** |
|  |  |  |
| 34:52 |  | Végül pedig nézzék át alaposan a belsőteret, mert ezt is kikezdheti az idő vasfoga. A gombok és a kesztyűtartó kissé kattoghatnak, és a kilincsek borítása is lejöhet, ami nem csak csúnya látvány, de kellemetlen érzés is egyben. |
|  |  |  |
| 35:09 |  | **A Seat Leon Cupra gyors és megbízható, de a következő járgány erre is rátesz egy lapáttal. Az összkerékhajtású, első generációs Audi S3-as 3 ezer fontért.** |
|  |  |  |
| 35:24 |  | Az első benyomások alapján tetszik. Sokkal… |
|  |  |  |
| 35:30 |  | Szilárdabb, mint a Leon. Nem merev, sokkal előkelőbb és még gyorsabb is. |
|  |  |  |
| 35:37 |  | Három különböző motorral kapható az S3-as a 207 és 221 lóerő közötti sávban, de nyilván a legerősebb járgányt szeretnénk. Mindegyik 7 másodperc alatt gyorsul százra és kifejezetten szilárd. |
|  |  |  |
| 35:56 |  | **Az S3-as nagyon óvatos és megbízható, de mondom, mire figyeljenek!** |
|  |  |  |
| 36:04 |  | **Keressenek rozsdát a tetősín és a hátsó sárvédő találkozásánál! Aztán indítsák be az autót!** |
|  |  |  |
| 36:13 |  | Az Audi S3-as legnagyobb gyengepontjai a rugók. Árulkodó jel lehet, ha durva az alapjárat, vagy gyengül az autó. A 2000 szeptembere után épített modellekben ezeket elvileg tömegesen lecserélték, de korábbi modelleknél nem valószínű, ezért jobb, ha félretesznek 75 fontot. |
|  |  |  |
| 36:34 |  | **Következő választásom egy igazi legenda, a Ford Escort Cosworth 15 ezer fontért.** |
|  |  |  |
| 36:45 |  | Amikor piacra dobták, 25 ezer fontba került, ami mai értékre átszámítva nagyjából 40 ezret jelent. Szóval van olyan szédítő, mint a Mercedes A45. És hiába essex-i legenda a Cosworth, a vázat Németországban építették. |
|  |  |  |
| 37:06 |  | A motorháztető alatt egy 2 literes, 16 szelepes turbótöltős motor bújt meg, aminek köszönhetően új korában bő 6 másodperc alatt gyorsult százra. |
|  |  |  |
| 37:18 |  | De őszintén szólva egy kicsit csalódtam, mert úgy emlékszem, 20 évvel ezelőtt ez egy szédületes autó volt. Iszonyatosan gyors és könnyen kezelhető. A modern csapott hátúakhoz képest ez a kanyarban sincs. |
|  |  |  |
| 37:35 |  | De egy autós legendáról beszélünk, ami jogosan számít történelmi járgánynak. Ma 15 ezer fontot ér, de holnap talán még ennél is többet fog. |
|  |  |  |
| 37:48 |  | **A vezetési élmény talán nem fogható a maihoz, de a Cosworth így is kiváló befektetés. Csak járják körbe alaposan!** |
|  |  |  |
| 37:57 |  | Mivel jó eséllyel elmebetegek vezették ezeket az autókat, érdemes megnézni, nincsenek-e rajta horpadások. Emeljék fel az autót, és ellenőrizzék, hogy nincsenek-e az alvázban egyenetlenségek! És ha már itt vannak, nézzék meg, hogy a tartóelemek nem repedtek-e meg! |
|  |  |  |
| 38:14 |  | **A hengerfejtömítés is elromolhat, aminek első nyoma a vízbe szivárgó olaj. Nézzék meg, tiszta-e a hűtőtartály és nincsen-e olajos szaga!** |
|  |  |  |
| 38:26 |  | **Ha tehát nincsen pénzük a 38 ezres Mercedes A45 AMG-re, ne aggódjanak! Vegyék meg inkább valamelyik csapott hátú hősjárgányt!** |
|  |  |  |
| 38:40 | Jonny | **Már csak a verseny van hátra. Rekordok egész sorát láthatjuk megdőlni, és remélem, Dario végül a pódiumra léphet.** |
|  |  |  |
| 38:49 |  | Annyira izgalmas! |
|  |  |  |
| 38:51 | Narrátor | **Ön tudja, ki tervezte a Volkswagen Bogarat?** |
|  |  |  |
| 38:58 |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 40:01 | Narrátor | **A Volkswagen Bogarat Ferdinand Porsche tervezte.** |
|  |  |  |
| 40:10 | Jonny | Üdvözlöm nézőinket! Elérkezett a várva várt verseny ideje, és harapni lehet a feszültséget a bokszutcában. A közönség pedig egyre nagyobbá és hangosabbá duzzad. |
|  |  |  |
| 40:23 |  | A pilótáknál a lámpaláz szóba se jöhet. |
|  |  |  |
| 40:30 |  | **A 97. Indy500 rajtja közeledik, az indianapolisi pályán tapasztalható atmoszféra és a felhajtás pedig egyetlen másik autósportéhoz sem hasonlítható.** |
|  |  |  |
| 40:42 |  | Isten áldja Amerikát! |
|  |  |  |
| 40:45 |  | Ezt nevezem hazafiasságnak. |
|  |  |  |
| 40:50 | Bemondó | Nagy tapsot a címvédő, háromszoros győztes skótnak, Dario Franchittinek! |
|  |  |  |
| 41:00 | Jonny | **Noha főhősünk, Dario csak a 17. helyről indul, az IndyCarban annyi az előzés, hogy egyáltalán nem lehet őt leírni. Tavaly a 18. helyről nyert, és a 2 millió dollárt és a létező legnagyobb trófeát is hazavihette.** |
|  |  |  |
| 41:15 |  | Ez a Borg-Warner trófea, amin az Indy500 összes eddigi győztesének neve megtalálható egészen 1911-től. Olyan magas, mint én, még saját kerekei is vannak! |
|  |  |  |
| 41:28 |  | Itt mindent bele kell adni. |
|  |  |  |
| 41:31 | Bemondó | Jöjjenek minden autósport leghíresebb szavai! |
|  |  |  |
| 41:37 | Jonny | Hallgassák! |
|  |  |  |
| 41:40 | Mari | Hölgyeim és uraim! Indítsák be a motorokat! |
|  |  |  |
| 41:47 | Jonny | Ez az én végszavam. Le kell lépnünk. Menjünk vissza a bokszutcába! |
|  |  |  |
| 41:55 |  | **Három autó sorakozik fel egymás mellé a repülőrajtra.** |
|  |  |  |
| 41:59 | Bemondó | A 97. Indianapolis 500 ezennel elrajtolt! |
|  |  |  |
| 42:05 | Jonny | Izzik az atmoszféra! Azta! |
|  |  |  |
| 42:10 | Bemondó | Az első kanyarba érve Ed Carpenter húz el Carlos Munoztól! |
|  |  |  |
| 42:16 | Jonny | **Óriási a dráma, amikor Amerika kapitány, vagyis Hildebrand kiesik.** |
|  |  |  |
| 42:21 | Bemondó | És Hildebrand falnak csapódik az első kanyarban! |
|  |  |  |
| 42:25 | Jonny | **Ezért a manőverért nem fogják megdicsérni a verseny után.** |
|  |  |  |
| 42:30 |  | **A Forma-1-hez hasonlóan a sofőrök itt is a szélárnyékot használják ki az előzéseknél, de Dario súlyos alulkormányzottságot jelentett, vagyis az autó tovább akar menni, egyenesen a falba. Így nem mehet teljes gázzal.** |
|  |  |  |
| 42:44 | Bemondó | Nézzük, mi a baj! Úgy tűnik, alulkormányzott az autó. |
|  |  |  |
| 42:51 | Jonny | **Emiatt az első tíz közelébe sem férkőzhet.** |
|  |  |  |
| 42:57 |  | Most jön Dario a bokszba. |
|  |  |  |
| 43:01 |  | Ezt figyeljék! |
|  |  |  |
| 43:03 |  | **Röpke 7 másodperc alatt a szerelők beállították az első kerekeket, hátha ezzel sikerül csökkenteniük az alulkormányzottságot.** |
|  |  |  |
| 43:12 |  | Nagyon jó ilyen közelről nézni. |
|  |  |  |
| 43:15 |  | **Az élen egymást követik az előzések.** |
|  |  |  |
| 43:20 | Bemondó | Allmendinger veszi át a vezetést! |
|  |  |  |
| 43:24 | Jonny | Felszaladtam az Indy500 médiaszobájába, ami mint látják, zsúfolásig telt. És most kaptuk a hírt, hogy már 38 előzés történt az élen. A rekordot tavaly állították fel 34 előzéssel, és itt még vagy 70 kör hátravan. Óriási! |
|  |  |  |
| 43:42 |  | **Miközben Dario csapatának nem sikerül javítania az autó kezelhetőségén, a rivális Hélio Castroneves, a bokszutca-kihívás nyertese ihletett formában vezet.** |
|  |  |  |
| 43:52 | Bemondó | Marco Andretti és Hélio Castroneves nekiiramodnak! Micsoda előzés Héliótól! |
|  |  |  |
| 43:59 | Jonny | **Mindent beleadnak, hogy az élre törjenek.** |
|  |  |  |
| 44:02 | Bemondó | Hélio Castroneves nem tud előzni! Carlos Munoz bevág Castoneves elé! |
|  |  |  |
| 44:08 |  | 188 kör telt el a 200-ból, és Ryan Hunter-Reay tör az élre! |
|  |  |  |
| 44:15 |  | Elveszíti az irányítást! Neki fog menni a falnak! |
|  |  |  |
| 44:20 | Jonny | **Ismét kijön a safety car, hogy el tudják takarítani a törmeléket.** |
|  |  |  |
| 44:24 |  | Lengetik a sárga zászlót, minden autónak le kell lassítania. Annyira izgalmas! |
|  |  |  |
| 44:30 |  | **3 óra és 490 mérföld után minden egy háromkörös sprinten dől el.** |
|  |  |  |
| 44:38 |  | Ezt nézzék! |
|  |  |  |
| 44:40 | Bemondó | A 197. körbe lépve Munoz a külső, Kanaan a belső íven előz! És Kanaan tör az élre! |
|  |  |  |
| 44:50 |  | És megint sárga zászlót lengetnek. |
|  |  |  |
| 44:53 |  | Dario Franchitti az. |
|  |  |  |
| 45:00 | Jonny | **Dario versenyének vége, a tapadás hiánya egyenesen a falba vezette az autót.** |
|  |  |  |
| 45:06 | Bemondó | És ez valószínűleg azt jelenti, hogy Tony Kanaan megcsinálta. Megnyerte az Indianapolis 500-at! |
|  |  |  |
| 45:14 | Jonny | **A biztonsági autó mögött folytatódik a verseny, és mivel tilos az előzés, a brazil Tony Kanaannak már csak át kell haladnia a célvonalon.** |
|  |  |  |
| 45:23 |  | Micsoda verseny! Ez is jól példázza, hogy egy hosszú verseny nem feltétlenül unalmas. Sok meló ez pár korty tejért. |
|  |  |  |
| 45:35 | Bemondó | Tony Kanaan nyerte meg a 97. Indy500-at! Kapcsoljuk Nicket. |
|  |  |  |
| 45:40 | Nick | Szem nem maradt szárazon a bokszutcában. |
|  |  |  |
| 45:45 | Jonny | **Dario versenye csúnya véget ért, mégis ő gratulál elsőként Tony Kanaannak, akinek 11. nekifutásra sikerült megnyernie az Indy500-at.** |
|  |  |  |
| 45:56 |  | Ehhez a pompához, kavalkádhoz és felhajtáshoz egyetlen eddigi autós- és egyéb élményem sem fogható. |
|  |  |  |
| 46:06 |  | Ez ékes bizonyítéka, hogy ha ez egy könnyű verseny lenne, ha tényleg csak négy balkanyarból állna, az emberek 9 évtized alatt csak ráuntak volna. |
|  |  |  |
| 46:17 |  | De nem tették! |